

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2566 DE 1993

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

DICIEMBRE DE 1993

UNION NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 8 DE DICIEMBRE DE 1993

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas
Miembros	: Señores Senadores Walter Belvisi, Wilson Elso Goñi, Dante Irurtia y Jorge Silveira Zavala
Invitados especiales	: Señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor Ricardo Reilly y señor Subdirector Nacional de Empleo, Licenciado Carlos Mendivil. Señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, doctor José María Barbé; señor Director Nacional de Transporte, Juan José Moratorio y doctora Adela Legascue

cb

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 35 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, acompañado del licenciado Carlos Mendivil, Subdirector Nacional de Empleo.

En anteriores oportunidades, habíamos tratado el tema relacionado con el convenio que se firmó en ocasión de la desaparición de la empresa ONDA. Este convenio consistía en procurar el mantenimiento de la fuente de trabajo de un sector de empleados de esta empresa, así como la conformación de un fondo social para distribuir entre aquellos que quedaran desocupados. La demora en la distribución de este fondo social obedece a que todavía no se ha culminado la concesión de todas las líneas de ONDA, lo que ha acarreado preocupaciones tanto en el sector de los trabajadores como en el Gobierno. Esto surge de conversaciones que ha mantenido esta Comisión con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social cuando ejercía funciones de Subsecretario.

Consideramos que el problema radica en saber si en el corto plazo --aún resta bastante tiempo para la concesión definitiva de alguna de esas líneas, como por ejemplo la de Buenos Aires-- con que contamos se puede encontrar una solución para la distribución de ese dinero entre los trabajadores que no tengan acceso a una fuente de trabajo.

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto hemos concurrido para colaborar en esta Comisión con respecto a este tema. Anteriormente hemos intercambiado ideas y coincidimos en que el problema tiene que ver con lo que acaba de expresar el señor Presidente. Aquel acuerdo que fue una solución francamente negociada y difícil, ya que no se trataba de un tema que careciera de complejidad, ha tenido a mi juicio razonables resultados en el plano social, pero también algunos inconvenientes.

El licenciado Carlos Mendivil es un funcionario de carrera dentro del Ministerio y representa a la Secretaría de Estado en la Comisión Administradora del Fondo, por lo cual hemos solicitado que nos acompañara; conversamos respecto del tema e, inclusive, le hemos dado algunas directivas, en función de inquietudes que han surgido en esta Comisión. Por lo expuesto, consideramos conveniente que haga uso de la palabra, poniéndonos al tanto de cuál es la situación y la solución que procuramos dictaminar.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Considero que estamos ante una situación que es de hecho, y no me refiero al caso de Porto Alegre, que ya está licitado --aunque no tengo información respecto a si está adjudicado definitivamente-- pero sí al de Buenos Aires que según tengo entendido aún no ha sido licitado. Esto quiere decir que partiríamos de la base de la existencia de una demora sustancial. Por experiencia les comunico que las líneas internacionales son mucho más difíciles que las nacionales. De estas últimas se puede decir que, dentro de lo posible, salieron rápidamente. En consecuencia, creo que lo fundamental es saber qué posible solución --yo no lo sé-- se podría adoptar. Inclusive cuando recibimos al Sindicato de Obreros de ONDA se manejó una cierta

posibilidad, partiendo de la base de que debía efectuarse alguna distribución antes de la licitación que, evidentemente, va a demorar.

(Ingresan a Sala el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, doctor José María Barbé Delacroix, el Director Nacional de Transporte, señor Juan José Moratorio y la Dra. Adela Legascue)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se incorporan a la Comisión el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y asesores. Quisiera ponerlos al tanto de lo tratado en esta reunión. Estábamos entrando al tratamiento del tema y efectuamos una explicación sobre las condiciones en que se encuentra el reparto del Fondo Social. El señor Ministro de Trabajo realizó una breve introducción y está en uso de la palabra el señor licenciado Carlos Mendivil, funcionario destinado a participar en la Comisión Tripartita Administradora de ese Fondo.

SEÑOR MENDIVIL.- Señor Presidente: este tema de la demora en el reparto del Fondo Social siempre ha sido objeto de preocupación a nivel de la Comisión. Como aquí se ha dicho, hasta que no se adjudiquen todas las líneas, en principio, no se podría repartir el citado Fondo. De todas maneras, se manejó una alternativa en el sentido de proceder al reparto entre los trabajadores que al día de hoy no hayan sido absorbidos. Sin embargo, eso traería aparejados ciertos problemas porque sabemos que dentro de algún tiempo, algunas de estas personas van a ser absorbidas por el mercado laboral. En consecuencia, se van a ver beneficiadas por la porción que les corresponda del Fondo y luego, por la obtención de un empleo. Creo que ese es el meollo de la cuestión.

Cabe señalar que hay más de 800 trabajadores con esa expectativa de cobro, por lo que creo que es necesario tomar alguna decisión. Reitero que existe más de una opción a este respecto: o se reparte el dinero a todos, sin saber si después obtendrán empleo --lo que significaría una mengua en la cuota individual, a mi juicio, de escaso monto--, o se dilata por un tiempo más este reparto --siempre que los trabajadores estén de acuerdo--, a pesar de las dificultades que sabemos se van a dar en la adjudicación de estas líneas. En una palabra, o se ofrecen U$S 350 hoy --por citar una cifra-- o U$S 400 dentro de equis cantidad de meses.

Quiero señalar que esto fue planteado junto con la doctora Legascue en la Comisión, pero en principio los trabajadores no se mostraron muy de acuerdo con ese criterio.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la noche de ayer mantuve una telefónica con un representante de los trabajadores, el señor Castro, quien especialmente me hizo saber que rechazaban esa solución en razón de que aquellos que quedaran sin trabajo percibirían la misma cantidad de dinero que los que luego resultaran absorbidos. Entonces, es necesario encontrar una solución.

SEÑOR MENDIVIL.- En realidad, el dinero debería ser repartido entre aquellos que no tienen empleo. Es decir que no lo percibirían no sólo aquellos que fueron absorbidos por las empresas, sino tampoco quienes tuvieran un empleo en cualquier otra rama laboral.

Desde el inicio, la Comisión entendió que era muy difícil detectar a ciencia cierta quiénes tienen empleo y quiénes no. A esta altura, después de casi dos años de producido el cierre de ONDA, supongo que la mayoría de los trabajadores están empleados. Reitero que la Comisión ha decidido no repartir este Fondo entre aquellos que fueron absorbidos por empresas de transporte en el marco del convenio. Pero, de todas maneras, se me ocurre que la mayor parte de los trabajadores que no estaban en condiciones de jubilarse debe haber encontrado alguna ocupación.

Si nos atenemos estrictamente al formalismo, estamos atados porque no vamos a poder encontrar una solución hasta que no se adjudique la última línea. Aclaro que esta es mi opinión.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- En primer lugar, deseo agradecer la invitación de esta Comisión para exponer sobre un tema que, obviamente, preocupa a los señores senadores y al Ministerio.

Como se verá más adelante, existe voluntad de encontrar

caminos alternativos, pero eso será analizado posteriormente.

Desde el punto de vista de nuestro Ministerio, voy a formular dos precisiones que considero importantes. Quiero poner en antecedentes a la Comisión acerca de la situación en que se encuentra la adjudicación de las líneas. Eso nos va a dar el contexto general dentro del que tenemos que movernos y, además, explica por qué se ha llegado solamente hasta este punto.

Como saben los señores senadores, quedan por adjudicar cuatro líneas de ONDA: las que cubrían Porto Alegre-San Pablo, Buenos Aires, Córdoba y Carmelo. Cabe señalar que esta última sólo tenía por objeto el traslado de los pasajeros que continuaban su viaje en la lancha.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que también queda por adjudicar la línea a San Gregorio de Polanco.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Seguidamente, el señor Director General va a ilustrar a esta Comisión con mayor detalle sobre ese tema, que tiene características muy especiales, porque se llamó a licitación y no se presentó ninguna empresa dado que, en realidad, la línea no tenía suficiente mercado. Entonces, en ese caso se arbitró una solución por parte del Ministerio, adjudicando la línea a una empresa --que tomó al personal y depositó el dinero-- para que cubriera el servicio. Por esta razón, no tenía esta línea anotada junto con las demás que he citado.

De las líneas de ONDA que aún no han sido adjudicadas, la más significativa y con mayor proyección --cuyo proceso licitatorio ha sido el más dilatado-- es la que cubre Porto Alegre-San Pablo. Voy a explicar en qué estado se encuentran los procedimientos a este respecto. Se llamó a licitación, se presentó el informe de la Comisión

Asesora de Adjudicaciones y se dio vista a las empresas oferentes. Estas hicieron una serie de consideraciones sobre el tema que, a juicio de la Comisión actuante, ameritaron la revisión del criterio empleado, por el cual esta línea se adjudicaba a la empresa "Revelación S.A.". Posteriormente, como consecuencia del nuevo informe, se propone la adjudicación a la empresa COT.

Cuando se produjo ese informe, las autoridades del Ministerio --me refiero al señor Ministro Juan Carlos Raffo-- entendieron que dada la significación que el tema tenía y la variación en el criterio de adjudicación, ameritaba no sólo un estudio minucioso y detallado sino que, además, esto se hiciera conforme a las garantías establecidas en el procedimiento administrativo. Estamos hablando del principio de defensa y del de contradictoria integral, es decir, que todos quienes estén involucrados en el tema tengan la posibilidad de manifestar sus pareceres.

Así se procedió y se dio vista de ese segundo informe a la empresa Revelación --que sería la perjudicada en caso de que eventualmente la conclusión a que se arribara fuera adjudicar la licitación a la empresa que había sido sugerida por la Comisión--, que procede a evacuarla y plantea una serie de consideraciones y observaciones vinculadas a los restantes oferentes que se habían presentado a la licitación. Eso determinó, no ya por el principio de defensa establecido en el artículo 66 de la Constitución de la República, sino por el de contradictoria integral --que tiene que ver con el procedimiento administrativo-- que a todas las empresas que habían sido mencionadas en las consideraciones que se hicieron luego de evacuar la vista, también se les diera vista del informe. Esta etapa culminó en el transcurso de la segunda quincena del mes de noviembre. En el momento, el expediente administrativo de la licitación ha sido completamente instruido y sustanciado, y está a la espera de una resolución que ahora podemos decir que tiene que ser algo inminente.

En lo que tiene que ver con la línea Montevideo - Buenos Aires,

debemos señalar que hay una Comisión que está trabajando en la elaboración del pliego, que adelanto --porque el señor Director Nacional de Transporte lo explicará con mayor detalle-- se encuentra en la etapa de conclusiones.

Por otra parte, me parece que es importante enfatizar en algo que aquí se mencionó en cuanto a que los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas buscaron soluciones alternativas a este problema. No ha habido insensibilidad respecto a encontrar una solución, porque todos somos conscientes de que, eventualmente, podría decidirse hacer una adjudicación con carácter no definitiva para posteriormente hacer una reliquidación del Fondo Social. También sobre este punto el señor Director Nacional de Transporte aportará detalles. De cualquier manera, quiero decir que se ahondó en esto y que se llegó a plantear una solución por la que el Ministerio estaba dispuesto a anticipar los fondos a las empresas para poder hacer efectiva la asignación. No obstante, hubo un punto en torno al cual no se logró consenso: la devolución de ese aporte que el Ministerio tenía y tiene la intención de adelantar. Lamentablemente, eso no se concretó; pero lo real es que ambos Ministerios buscaron una alternativa que, sin duda, no será la que se previó originariamente, sino que, por lo menos, trataba de paliar la situación tal como estaba planteada en ese y en este momento. En definitiva, esa propuesta sigue en pie por parte de los Ministerios.

En fin, estos son los dos lineamientos básicos que queríamos destacar y, por supuesto, estamos a disposición de los señores senadores para cualquier información ampliatoria que se entienda del caso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pienso que hasta ahora no hemos avanzado demasiado, estamos, más o menos, como la última vez que habíamos intercambiado ideas. Por lo tanto, creo que sería bueno intentar avanzar en algo.

SEÑOR BELVISI.- Simplemente, y para contar con mayor información, me gustaría saber cuántos son los obreros que se han tomado de la ex empresa ONDA. Asimismo, no sé si se pueden incluir las previsiones que se han hecho para esta licitación cuya adjudicación es inminente. La idea es tener una idea acerca de cuál sería la expectativa futura respecto a las tres líneas que eventualmente pudieran quedar, a fin de que en base a esos datos podamos visualizar una solución que desde ya observo deberemos elegir la menos mala. ¿Por qué? Porque, quizás, esperar la última licitación y la última adjudicación sea el peor problema que deberán enfrentar los obreros para distribuir el Fondo Social. Entiendo que algún riesgo deberán correr; pero ese es un tema que trataremos luego.

En definitiva, repito que lo que quiero es tener esos números para que también nos sirvan de base para evaluar algún tipo de solución.

SEÑOR MORATORIO.- Al día de hoy se han absorbido un total de 447 trabajadores y restan por hacerlo 891 personas. En este momento, y por las líneas pendientes de adjudicación, podríamos hablar de un entorno de 80 funcionarios más.

SEÑOR BELVISI.- ¿Eso se refiere sólo a la línea Porto Alegre?

SEÑOR MORATORIO.- No, señor senador. De acuerdo con los pliegos, la línea Porto Alegre afectaría a 24 funcionarios; la lancha de Carmelo, 12; Córdoba, 6 y, por último, la línea Buenos Aires, 36 personas. Estos serían, pues, los trabajadores que quedarían por absorber.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir, entonces, que la de San Gregorio de

Polanco absorbió 6 funcionarios.

SEÑOR MORATORIO.- Sí, señor Presidente; pero, además, pagó U$S 4.200. Esta fue una negociación llevada a cabo por el Ministerio muy a pesar de que no se trataba de una licitación --porque no se había presentado nadie--, y lo que se pudo conseguir fue que la empresa colaborase con el Fondo y tomara a los funcionarios.

Deseo agregar que en la fórmula que se había manejado para adelantar el dinero, el Ministerio ofreció adelantar al Fondo el dinero de los 80 funcionarios que faltaba tomar y respecto a los cuales las empresas estaban obligadas a hacer su aporte. Esto se planteó en la fórmula que en principio los trabajadores no aceptaron. El total del dinero se integraba y la diferencia se situaba en U$S 40 o U$S 50, que era lo que en principio recibirían de menos los funcionarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores senadores me permiten, desearía hacer algunas consideraciones sobre este tema.

En principio, debo decir que los datos que manejábamos eran de 441 absorbidos y 897 por absorber, lo que daría como resultado que luego de concretarse el acuerdo con San Gregorio de Polanco los trabajadores serían 447 y 891 respectivamente.

Tal como vienen sucediendo las cosas y como planteaba el licenciado Mendívil, podemos esperar que esto demore dos años más en resolverse, lo cual plantea los siguientes inconvenientes. Por un lado, existe un dinero a la orden de 800 ó 900 personas que no lo pueden cobrar, porque todavía no se terminó el proceso. Por otra parte, debido a que ese dinero está depositado en dólares --moneda que a nivel mundial sufre una devaluación constante-- cada día el poder adquisitivo de esa cantidad será menor. Asimismo, se plantea la situación de que el Banco de la República no sólo no paga intereses, sino que además cobra gastos de administración por la cuenta. En consecuencia, este dinero sufre una disminución que, si no me equivoco, se ubica en torno a los U$S 50 mensuales.

Parecería adecuado, entonces, encontrar la manera de distribuir este dinero. Para ello debería tenerse en cuenta la opinión del Sindicato Unico de ONDA, que plantea con firmeza que los trabajadores han cumplido con todo lo que se había discutido en el acuerdo, mientras que de parte del Poder Ejecutivo no ha habido una actitud correlativa. Los señores Ministros nos han explicado cuáles son las dificultades que enfrentan y, por supuesto, son de recibo.

El problema que surge ante el planteo del señor Moratorio es que por esta vía los trabajadores tendrían que hacer una nueva concesión. Prácticamente es como si se les dijera a los trabajadores "acepten ustedes cobrar menos de lo que les correspondería". Si no me equivoco, esta propuesta implica que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas adelante el dinero de esa cantidad de líneas que falta asignar y se incorpore a un fondo, el cual se dividiría entre 891. El resultado sería que los funcionarios recibirían una partida menor de la que les correspondería si los 80 trabajadores a que hacía referencia el señor Moratorio hubieran sido absorbidos.

Del planteo realizado por los dirigentes del Sindicato Unico de ONDA surge que si el Ministerio quiere poner el dinero y las empresas no están dispuestas a absorber a nadie más, en lugar de pagar U$S 4.200 por ómnibus debería pagarse U$S 8.400. A mi entender, esto implicaría una modificación del contrato que daría mucho trabajo discutir.

Ante esto he pensado en una variante que deseo poner a consideración de la Comisión, porque creo que vale la pena conversar. Mi propuesta consiste en lo siguiente: si el Ministerio de Transporte y Obras Públicos está en condiciones de adelantar el dinero que falta, sería bueno que lo concretara y luego, a la hora de hacer la división, se tomaría en cuenta a los trabajadores que no van a ser absorbidos. La cifra que surja va a ser similar a la que resultaría si ya estuviéramos en la liquidación final. Siguiendo con los datos aportados por el señor Moratorio, estaríamos dividiendo la cantidad que resulte entre 811 y eso daría lo que cada trabajador recibiría en forma definitiva, es decir, lo que debería cobrar si al día de hoy estuviera todo liquidado. Ahora bien, surge el problema de que cuando el Ministerio se resarza

del dinero, porque tal o cual empresa tome el servicio a Buenos Aires y otra a San Pablo, le va a faltar una partida. Pero pienso que aquellos trabajadores que no accedan a un puesto de trabajo en su momento se comprometerán con el Ministerio a devolverlo en un período determinado. Quiere decir que el gasto lo haría el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y no los trabajadores. Por lo tanto, desde el punto de vista de los trabajadores, quedaría por dilucidar la situación que se plantea al personal que queda sin trabajo y cobra lo mismo que el que va a tenerlo.

No sé si esta propuesta será de recibo para la otra parte, pero considero que debemos buscar la forma adecuada de encontrar una salida a este problema.

SEÑOR MINISTRO.- Precisamente estaba pensando en un tipo de solución similar a la planteada por el señor Presidente. Aparentemente, la única dificultad que se podría presentar es la aceptación voluntaria de parte de quienes tengan que hacer la devolución posterior. De todas maneras, quedaría librado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la posibilidad de efectuar la liquidación y el adelanto, quedando pendiente el compromiso de los trabajadores que accedan al puesto de trabajo de hacer la devolución. Si no me equivoco, se trata de 78 trabajadores que obtendrían su puesto de trabajo en función de las licitaciones que restan por concretarse.

En principio, me parece una solución aceptable aunque, reitero, queda por saber si los trabajadores están dispuestos a hacer la devolución de lo que hayan recibido.

SEÑOR MENDIVIL.- Esta alternativa ya ha sido discutida y lo que veíamos como inconveniente ante la posibilidad de que los trabajadores tuvieran

que devolver lo recibido es que se trata de un monto muy exiguo y el costo de administración al emitir cheques por U$S 17 ó U$S 18 para 800 personas insumiría un trabajo muy grande. Debe tenerse en cuenta que los trabajadores están distribuidos por todo el país. Por supuesto, esto puede hacerse, pero parece muy complicado que 78 trabajadores, ubicados en distintas partes del país, devuelvan lo que le corresponde.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con la alternativa propuesta por el señor Moratorio los trabajadores que quedaran sin trabajo recibirían U$S 50, que era el monto que iban a cobrar los que luego accederían a un puesto de trabajo. Evidentemente, de esta forma el que hace el gasto es el Poder Ejecutivo, más allá de que después quiera recuperarlo o no.

SEÑOR BELVISI.- Pienso que habría dos detalles a tener en cuenta en esta alternativa. Una de ellas podría reducir el esfuerzo que tendría que hacer el Ministerio. Los aportes que tendrían que hacer las empresas podrían ser redistribuidos de nuevo y no adelantados. Esto no perjudicaría al trabajador, ya que se conformaría un fondo que sería utilizado para distribuir en una segunda instancia. De esta manera se reduciría el esfuerzo del Estado y, reitero, no perjudicaría a los obreros.

Por otra parte, esta solución, que considero viable, podría instrumentarse inmediatamente después de la adjudicación de los servicios a Porto Alegre, el cual se concretaría aproximadamente en un mes. De este modo, ya no serían 78 trabajadores, sino 54 los que quedarían en esa condición especial de haber cobrado y haber sido tomados por las empresas para trabajar. Considero que esta alternativa minimizaría los esfuerzos y contemplaría a cada una de las partes.

En ese sentido, me parece que esa podría ser una de las soluciones. Creo que los obreros tienen que comprender que lo peor que les puede pasar es esperar dos años más. Si en la actualidad, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social hace el esfuerzo y les paga todo lo que les corresponde, y, además, a 54 de ellos les da trabajo, no puede ser irritante para ninguno de los que consiguieron su cuota parte por justicia.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Le voy a ceder la palabra al señor Director Nacional de Transporte, pues ha hecho algunos cálculos y, además, porque ha participado en las conversaciones sobre el tema de la devolución de esos beneficios que se anticipaban para el caso de aquellos trabajadores que luego fueran incorporados. Pienso que con esos elementos podríamos completar la información necesaria a efectos de adoptar una decisión.

SEÑOR MORATORIO.- Los datos que tenemos del Banco de la República nos indican que el saldo correspondiente se ubicaría en U$S 314.697. Si ha esto le agregamos lo que el Ministerio estaba dispuesto a adelantar, es decir, U$S 54.600, daría U$S 369.297. A su vez, si a dicho importe lo dividiéramos entre los 891 trabajadores que aún no han sido incorporados a ninguna empresa de transporte, nos daría U$S 414 para cada uno de ellos. En el caso de que se hubiera tenido que repartir entre 813 trabajadores, el resultado sería de U$S 454 para cada uno, o sea que habría una diferencia en menos de U$S 40. De esa manera, esto nos insumiría un año, aunque nosotros pensamos que se podría hacer en menos tiempo, si bien los trámites a veces se hacen largos porque o se pueden presentar recursos, etcétera.

De modo que estamos hablando de una diferencia de U$S 40, que parecería insignificante. Sin embargo, esto plantearía un problema, tal como lo indicaron los trabajadores. Precisamente, para efectuar cualquier tipo de modificación a este asunto --a no ser que se realice con el acuerdo del Parlamento--, se necesitaría la firma de los 891 obreros o de los sucesores en el caso de los fallecidos, pues ha habido algunos. Ese es uno de los motivos que complican esta situación, tal como me lo indicaban algunos trabajadores, porque en principio estarían aceptando recibir algo menos. evidentemente, les convendría haberlo obtenido hace un año. A este respecto, estoy de acuerdo con lo que se expresó en Sala acerca de que si el mismo dinero lo hubieran recibido hace un año o año y medio, les habría resultado más productivo desde el punto de vista económico, si tenemos en cuenta la variación del dólar.

Asimismo, debemos tener presente que si no se tiene la firma de los 891 funcionarios de la ex empresa ONDA, puede haber juicios --de acuerdo con lo que nos han informado los asesores legales-- de personas que decidan no cobrar por este concepto. O sea que desde ese punto de vista, se nos puede plantear un aspecto problemático. Por esa razón, también apelamos a la imaginación de los señores senadores, a efectos de ver cuál es la mejor solución que podemos encontrar a este asunto, pues sería lo ideal para todos los que tenemos relación con el tema.

SEÑOR BELVISI.- Creo que la solución más barata --dicho esto entre comillas-- para el Ministerio es dividir U$S 24.000 entre 813 trabajadores. En ese caso, nadie podría protestar porque se le va a dar lo que corresponde a cada uno. Es decir que si el Ministerio ya prevé la adjudicación de las líneas, y sabe que a través de éstas va a

reducir en 78 el número de funcionarios, la división del fondo de U$S 369.297, debe hacerla entre los que supuestamente van a quedar sin empleo, que serán 813 trabajadores. Eso nos daría U$S 454. Entonces, si el Ministerio dividiera entre 813 en lugar de 891 funcionarios, el costo de esto significaría U$S 30.000.

Por lo tanto, si el Ministerio todavía no tiene las líneas adjudicadas, no tiene por qué adelantar un monto que sí lo podrá redistribuir nuevamente cuando las asigne. Precisamente, se trata de los aportes que hacen por cada línea los adjudicatarios correspondientes. Por otro lado, el Ministerio puede ahorrarse esa obligación, y los obreros no tienen por qué exigirla, ya que sólo respondería a la buena voluntad de aquél. No obstante ello, el Ministerio podría hacer un esfuerzo en pagar los U$S 30.000 a que hacíamos referencia, dividiendo dicha cifra por una cantidad menor de funcionarios, mientras que, con respecto a los otros 78 trabajadores --que podrían ser 54 si se adjudica rápidamente la línea a Porto Alegre-- podría surgir alguna solución rápida desde el punto de vista legal, por la que se autorice al Ministerio a descontar hasta en 50 ó 100 cuotas.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Es evidente que en este caso se ha abierto un abanico de opciones. Da la impresión --uno no se puede ubicar en el lugar del obrero-- que la peor de ellas es esperar, pues ya lo han hecho bastante. Tal como lo ha señalado el señor Director Nacional de Transporte, muchas veces uno propone y Dios dispone. Precisamente, no conocemos el proceso de reclamaciones que se va suscitar que, como es sabido, lleva mucho tiempo. En el más optimista de los casos, es decir si ello insumiera 6 meses, se estarían perdiendo --de acuerdo con los datos

proporcionados por el señor Director Nacional de Transporte-- U$S 40 mensuales. A esta altura del año, me preocupa cuál podría ser --después del abanico de soluciones que se han presentado con el deseo de todos de que este problema se solucione en beneficio de los obreros y que no sea en perjuicio del Estado-- el ámbito para que se destrabara rápidamente esta situación. En ese sentido, quisiera saber si podría ser esta Comisión, la Comisión Administradora directamente con los obreros o los respectivos Ministerios, el lugar donde se arribara a una rápida respuesta a este problema y esas personas pudieran cobrar ese dinero.

SEÑOR MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.- Deseo recordar que cuando se presentó esta solución que estamos considerando, participamos con las autoridades respectivas, encabezadas por el señor senador Elso Goñi. Entre otras cosas, se nombró una Comisión de integración muy plural, atendiendo las diversas experiencias recogidas por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en temas como éste.

Por ejemplo, en situaciones muy conflictivas pensamos que vale la pena que haya Comisiones integradas por todos quienes puedan tener algún tipo de interés en el asunto. Además, la flexibilidad es muy importante porque la experiencia nos indica que en casos complicados como éste esa es la única salida.

Con respecto a la solución que aquí se ha esbozado, quisiera saber si es posible plantear el pago en las condiciones que hemos expresado, de forma opcional y que la Comisión --en la que participa un representante de las firmas adjudicatarias, uno de ANETRA, dos del sindicato de trabajadores, uno del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y otro del de Transporte y Obras Públicas-- se encargue de que los trabajadores puedan cobrar. Dije en forma opcional porque una vez que los ochenta empleados sean absorbidos, deberán devolver el dinero de acuerdo a cómo haya sido concebida y regulada la solución. En lo que respecta a las 30 ó 50 cuotas que aquí se han mencionado, pienso que se tendría que permitir que las empresas adjudicatarias hicieran un descuento, volcándolo al Ministerio. Creo que hay que tener presente las razones por las cuales se estableció esa Comisión, la que cuenta con amplísimas facultades para actuar en la administración de estos contratos de adjudicación. Allí, reitero, están representados todos los sectores públicos y privados, interesados en el tema. Por lo tanto, se le podría dar a los trabajadores la opción de que cobren, suscribiendo un documento en el cual asuman el compromiso de que en caso de ser reabsorbidos por las empresas estarían dispuestos a efectuar la devolución a la que nos hemos referido. Es decir, que el descuento se haría en la propia empresa --y en esta Comisión se encuentran los

propios empresarios-- a los efectos de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se asegure un sistema de financiación adecuado, que luego podríamos analizar para que no ocasionara gastos que no se puedan resarcir. Pienso que ese sería el camino más apropiado.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Además de compartir las expresiones del señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social que nos orientan a una solución, creemos que existe un ámbito natural para analizar este tema que es, justamente, esa Comisión Tripartita que se mencionó.

No descarto la posibilidad de que esas acciones se complementen a nivel legislativo a través de una norma legal, por dos razones. En primer lugar, podría efectuarse la disposición del crédito legal con cargo al cual el Ministerio debe hacer el desembolso correspondiente. En este momento, no puedo plantear una solución concreta, pero creo que se puede encontrar. En segundo término, está el tema de la devolución que podría resolverse por vía consensual, a través de la suscripción de un documento. Si esto no se pudiera llevar a cabo, la otra solución que nos queda es la vía legislativa. Seguramente el procedimiento que aquí se ha señalado, exija la participación del Parlamento en la elaboración de alguna disposición complementaria que diera una adecuada cobertura normativa.

En lo que se refiere al crédito, creo que habría algunas dificultades en la medida en que el Ministerio anticiparía esos montos Si no existe un crédito para estos fines, sin duda el Tribunal de Cuentas de la República impodrá observaciones. Entonces, a nivel de la Contaduría central tendríamos que analizar por qué vía se podría instrumentar este asunto para que el pago se hiciera efectivo.

SEÑOR MINISTRO.- Teniendo en cuenta algunos antecedentes, se trata de

un tema que se puede solucionar con relativa rapidez. Por lo tanto, nos comprometemos a analizar cuáles son los obstáculos que puedan aparecer a nivel presupuestal, ya que esto requiere una razonable practicidad. Señalo que asumimos el compromiso de estudiar este asunto sobre las bases que se han formulado, que creemos son muy interesantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cabe informar que el próximo miércoles es 15, día en que comúnmente comienza el receso parlamentario, y, por supuesto, las Comisiones interrumpen su tarea. Puede ocurrir que el Senado autorice a esta Comisión a seguir sesionando, por lo que me gustaría saber si sería posible instrumentar alguna solución, que nos pudieran hacer llegar lo más rápido posible. Personalmente, me comprometo a comunicarme con los representantes del Sindicato Unico de ONDA, para ver cómo reaccionan frente a esta situación.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Esto no depende sólo de los Ministerios pero pienso que en un término de 15 días habrán culminado las conversaciones. De esa forma, veremos si es necesario elaborar un proyecto de ley. Naturalmente, como siempre el Ministerio tiene toda la disposición de colaborar en la búsqueda de una solución.

SEÑOR MINISTRO.- Si bien no tenemos una solución concreta, porque nos falta realizar algunas consultas, creo que antes de comenzar el receso contaremos con una respuesta. No obstante, considero que el tema del presupuesto, es de la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MORATORIO.- Si no me equivoco, la idea sería tomar el total de U$S 314.697 depositados y dividirlo entre los 813 funcionarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pienso que a eso habría que agregarle los U$S 54.600

que faltan integrar por parte de las empresas que en su momento tendrán la concesión de las cuatro líneas que aún no se han adjudicado. Además, existe la variante que ha planteado el señor senador Belvisi en el sentido de esperar que se solucione el problema relativo a la conexión Porto Alegre-San Pablo. Entonces, la cifra será menor que U$S 54.600. Por lo tanto, esa suma se dividiría entre los 813 funcionarios.

SEÑOR BELVISI.- Si el tema de los recursos es un obstáculo importante, ¿por qué lo vamos a magnificar tratando de que el Ministerio haga un aporte adelantado de lo que las empresas adjudicatarias de las cuatro líneas, van a tener que volcar? Pienso que eso se podría distribuir luego y no se perjudicaría en nada a los obreros. Sin duda, esa sería la mejor solución pero si los U$S 54.600 son un obstáculo no violamos ninguna disposición ni ningún acuerdo si lo dejamos de lado y el Ministerio se esfuerza para pagarle dos veces a un grupo de 78 funcionarios, que serían absorbidos por las cuatro empresas adjudicatarias. La cifra necesaria se ubicaría en los U$S 25.000 o U$S 30.000, que es menos, por supuesto, que la suma de U$S 54.600 más U$S 30.000. En oportunidad de hacerse la adjudicación se les daría cada uno los U$S 15 o U$S 20 correspondientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desde el punto de vista numérico, el razonamiento es comprensible, pero socialmente, no tiene cabida.

SEÑOR BELVISI.- Aclaro que me adhiero a la fórmula que se adopte en general, pero si es cierto que lo mejor es enemigo de lo bueno y si se creara un obstáculo que nos hará trabajar un año más para conseguir los recursos y aprobar las disposiciones legales correspondientes, la opción que he planteado me parece la más viable. Naturalmente, también

soy sensible al hecho de que desde el punto de vista social la otra solución sería mejor, aunque se crearía otro problema porque adjudicaríamos un dinero que luego deberíamos descontar.

SEÑOR MORATORIO.- En principio, la fórmula que me parece más viable es la que plantea el señor senador Belvisi, por la que el Ministerio tendría que aportar la suma de U$S 30.120.

Si tomamos la cifra de U$S 369.297, la dividimos entre 813 y la multiplicamos por 891 --que sería el número real--, obtendríamos un resultado de U$S 404.514. Si a esta cantidad le restamos lo que el Ministerio ha recaudado, lo que tendría que aportar el Ministerio serían U$S 89.817; de esto, las empresas pagarían U$S 54.600 y los funcionarios tendrían que reintegrar la diferencia en un plazo equis.

Deseaba decir cuál es, a mi juicio, la mejor fórmula, a fin de que podamos comenzar a trabajar ya, puesto que sería muy agradable que pudiéramos liquidar el problema, aunque sea parcialmente, antes de fin de año.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Considero que lo que se ha planteado es de sentido común. Si pretendemos dar una solución lo más rápidamente posible --es lo que todos deseamos--, la misma no puede pasar por la adjudicación de líneas y tampoco por la aprobación de una ley; eso postergaría la solución de este problema hasta marzo o abril, ya que nos hallamos en las puertas del receso y si éste se levanta será, específicamente, para considerar el proyecto de ley de reforma constitucional. Por otra parte, todos sabemos que en esta época del año aprobar una ley es muy difícil, por no decir imposible.

Estoy de acuerdo con el señor Ministro en el sentido de que la solución debe buscarse a través de esa Comisión y teniendo en cuenta

las dos premisas fundamentales que acabo de mencionar, es decir, que no sea mediante la concesión definitiva de las líneas y tampoco en función de la aprobación de una ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debemos agradecer la presencia del señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, así como la del señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y asesores.

(Se retiran de Sala el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y asesores)

SEÑOR PRESIDENTE.- Es mi intención que analicemos los aspectos relacionados con el tema PLUNA para ver si nos ponemos de acuerdo. Como es sabido, estuve en contacto con el Directorio de PLUNA y es por demás conocido el rechazo de la oferta VASP. Según lo establecido en una carta firmada por el Presidente del Directorio, el doctor Piaggio Victorica se están pidiendo cotizaciones para alquilar un avión de características DC1030 por el período de un año con el fin de sustituir al avion de Spanair. El Directorio coincide con el planteo que nosotros hacíamos en cuanto a que ese alquiler no es de buen resultado económico.

Por otro lado, se comenta que están preparando otro pliego para una nueva licitación, procurándose la creación de una empresa mixta conformada por PLUNA y otra empresa de aeronavegación. Para ese pliego de licitaciones, según lo anuncia el señor Presidente del Directorio, se dejarían de lado alguna de las exigencias que había en la primera licitación, por las cuales ciertos interesados desistieron continuar en la misma.

Debemos tener en cuenta --tal como lo hemos conversado con el Directorio, con el Ministro de Defensa Nacional y con los trabajadores de PLUNA-- que en el día de hoy comienza a tener la exclusividad de atención de los servicios de tierra del Aeropuerto Internacional de Carrasco la empresa CANDYSUR, ganadora de la licitación convocada oportunamente por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

Quien habla fue por la mañana al Aeropuerto Internacional de Carrasco y pudc constatar que la situación es de total normalidad. Los servicios los siguen cumpliendo PLUNA, porque CANDYSUR no se ha

presentado. En la parte que llaman "rampa" del Aeropuerto, se puede apreciar solamente un galpón en su primera etapa de construcción, es decir que recién se está comenzando a llenar las vigas de cemento. Existe allí un predio vacío que presuntamente sería el lugar donde CANDYSUR instalaría el depósito de todos los materiales que debe utilizar para el servicio de tierra de las empresas de aeronavegación. Esta empresa cuenta con dos teléfonos internos del Aeropuerto y dos oficinas en el segundo piso. En resúmen, al día de hoy, no se ha presentado a cumplir los servicios que constan en la licitación. El inicio de las actividades fue fijado en esta Comisión por el señor Ministro de Defensa Nacional y en un reportaje efectuado en el diario "El País" del domingo 5 de este mes lo ratifica el doctor Piaggio Victorica. En esta publicación se establece: "A partir del 8 de diciembre una empresa privada que ganó la licitación, en régimen de concesión y por el término de 10 años, se encargará de los servicios de atención al pasajero, una vez que el avión esté en tierra".

Como es de conocimiento de los señores senadores integrantes de la Comisión, hemos conversado acerca del perjuicio que le ocasiona a PLUNA la pérdida de la prestación de estos servicios. Inclusive, habíamos manejado aquí tanto con el Directorio como con el Ministro de Defensa Nacional --a pesar de que este último lo descartó por completo-- la posibilidad de que PLUNA siguiera prestándose su auto servicio y también continuar con los servicios que da en reciprocidad a otras empresas de bandera.

Según nos informaron en la mañana de hoy en el Aeropuerto, muchas empresas que operan en este lugar, le han enviado cartas a PLUNA solicitándole que continúe prestando los servicios. Entre los

solicitantes se encuentran el Loyd Aéreo Boliviano, VARIG, LAND y la Embajada de los Estados Unidos.

Con respecto a este asunto se me ocurre realizar el siguiente planteo a los efectos de que sea considerado por los señores miembros de la Comisión. Habida cuenta de que CANDYSUR aún no comenzó con sus tareas en el día de hoy y se supone puede hacerlo dentro de 15 días, un mes o dos meses; teniendo presente que el contrato con SPANAIR vence el 31 de enero y dado que el Directorio de PLUNA opina que dentro de 30 días tendrá visto para aceptar un alquiler de un avión con el fin de volar por un período de un año, pienso que esta Comisión de Transporte y Obras Públicas podría resolver dos cosas. Primero, manifestar el derecho de la empresa PLUNA a la autoprestación de servicios de tierra y la prestación de servicios de reciprocidad, así como hacer notoria la preocupación por el incumplimiento de la empresa CANDYSUR de la licitación que ganó a partir del día de hoy. En segundo lugar, pedir al Pleno del Senado autorización para que esta Comisión continúe, si es necesario, funcionando durante el receso parlamentario.

SEÑOR IRURTIA.- En mi opinión, el tema PLUNA tiene una vivencia permanente en estos últimos tiempos en esta Comisión. Por lo tanto, si es necesario que la Comisión deba seguir tratando este tema tan específico, coincido con la opinión del señor senador Bouzas en cuanto a pedir al Pleno del Senado que esta Comisión continúe trabajando durante el receso parlamentario. Sin embargo, no puedo opinar respecto a los dos puntos iniciales que ha manifestado el señor Presidente, debido a que, evidentemente, requiero mayor información.

SEÑOR BELVISI.- Pienso que de los temas que se han planteado algunos tendrán que quedar en consideración. Pero, voy a efectuar algunas

reflexiones ya que entiendo que, en lo que hace a los servicios en tierra adjudicados, no se debe tener un control tan estricto con respecto a que hoy es el día en que deberían iniciarse las tareas. Quizás sea un exceso de celo de parte nuestra, y podamos ser más tolerantes ya que tal vez en el día de mañana o pasado se planteen administrativamente las causas que llevaron a no comenzar a prestar los servicios en la fecha acordada. En mi opinión, sería apresurado tomar una decisión el mismo día en que estimábamos debía empezar a trabajar la empresa CANDYSUR.

Quisiera dejar en claro que esta nota ha llegado a mi poder en el día de hoy, a pesar de que su fecha es de el 2 de diciembre. Si hubiera tenido conocimiento de la existencia de la misma, sin duda, podría haber analizado el tema. Es mi intención conocer si la Comisión ya tenía a su alcance esta carta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recibí esa nota el día 3 de diciembre y la hice llegar a la Secretaría.

SEÑOR BELVISI.- De todas maneras, me hubiera gustado tener uno o dos días para pensar en cada uno de estos temas. Además, este asunto tampoco figuraba en el Orden del Día de hoy.

En consecuencia, pienso que es necesario contar con un tiempo mínimo elemental para determinar las actitudes a adoptar sobre cada uno de estos aspectos. Con respecto a lo relativo a los servicios en tierra, ya expresé mi pensamiento. Creo que el Juez más estricto y celoso recién comenzaría a aplicar medidas sobre el final del día, con lo que, de actuar como lo ha sugerido el señor Presidente, quedaríamos en una situación bastante incómoda. No sé si no resultará un exceso comenzar con el control hoy. Evidentemente, esta es una apreciación personal. Además, todos tenemos en claro los perjuicios y las dificultades que esto ocasiona a PLUNA.

Aclaro que no estoy poniendo para nada en tela de juicio la clara posición que hemos adoptado sobre el tema. Asimismo, soy consciente de los perjuicios que esta situación ocasiona a PLUNA, pero no sé si no sería apresurado elevar al Cuerpo la solicitud que ha mencionado el señor Presidente.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Estoy de acuerdo con los planteamientos realizados por los señores senadores Belvisi e Irurtia. Creo que la Comisión debe facultar a su Presidente a solicitar al Plenario del Senado autorización para continuar sesionando en el receso. Además, me parece que en los próximos días vamos a tener que efectuar un seguimiento para saber si esta situación se mantiene.

Comprendo la gravedad del problema pero, reitero, solamente me limitaría a pedir al Cuerpo autorización para continuar sesionando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Frente al planteamiento del señor senador Belvisi, quiero aclarar que no se trata de un problema de impaciencia.

La empresa que ganó la licitación para cubrir los servicios de tierra en el Aeropuerto de Carrasco debería tener una gran infraestructura. Es decir que tendría que contar con todo el instrumental que normalmente vemos rodeando a los aviones en tierra, así como con un lugar físico para guardar los camiones, etcétera. Sin embargo, en este caso, por el momento no se vislumbra nada dentro de los dos lugares físicos que al parecer tendría que utilizar la empresa CANDYSUR.

Por otra parte, en cuanto a la dureza de los plazos, quiero señalar que las instrucciones dadas por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica indican que al producirse el primer arribo del día de hoy --creo que esto sucedió a la 1.00 de la madrugada, aproximadamente--, la empresa CANDYSUR debía prestar los servicios correspondientes. Sin embargo, como la empresa no se presentó, por inercia --porque no hubo orden expresa de parte de la jerarquía de PLUNA-- los servicios fueron cubiertos por los 116 trabajadores de la plantilla de PLUNA.

Quiero señalar que mi preocupación no se deriva de la intención de ser muy estricto con quien ganó una licitación. En realidad, cuando el señor Ministro de Defensa Nacional concurrió a esta Comisión, nos dijo que ya era tarde para plantear cualquier solución dado que, a partir del día 8 de diciembre, la empresa CANDYSUR tenía todos los derechos. Además, aunque él comprendía nuestras inquietudes en cuanto a que, por

esta vía, PLUNA deja de percibir de U$S 6:000.000 a U$S 7:000.000 anuales, entendía que no había más nada que decir al respecto. Entonces, si en aquella oportunidad el problema formal era tan importante, también debe serlo hoy. Eso es lo que quería dejar en claro.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Entiendo que la Comisión tendría que conocer --pienso que eso no es secreto-- el pliego de condiciones de la licitación porque todos sabemos que en él deben estar establecidos multas y procedimientos a seguir en caso de incumplimiento. Entonces, me parece que sería interesante pedir ese documento al Ministerio de Defensa Nacional, sobre todo teniendo en cuenta que esta situación se puede demorar varios meses. Además, insisto en que en toda licitación se prevén multas, recargos o procedimientos de rescisión para el caso del incumplimiento del contrato.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo con lo planteado por el señor senador Elso Goñi.

Por último, quiero señalar que es muy lógico lo expresado por los señores senadores Irurtia, Belvisi y Elso Goñi en cuanto a que necesitan más tiempo para tomar una decisión porque recién en el día de hoy tomaron conocimiento de la carta enviada por el Directorio. Creo que podemos analizar este asunto con mayor detenimiento, incluso a la luz del pliego de la concesión de la licitación.

Entonces, por unanimidad la Comisión resuelve plantear al Cuerpo la conveniencia de continuar trabajando durante el receso para seguir la evolución del problema de PLUNA.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 2 minutos)